Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12722**

19. Wahlperiode 27.08.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Sichert, Udo Theodor Hemmelgarn, Enrico Komning und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/12169 –

Förderung von E-Autos – Zukunft des E-Auto-Standorts Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit vielen Jahren werden Elektroautos (E-Autos) bzw. die dazugehörende Technologie in Deutschland gefördert. Die Bundesregierung hat sich mit der Schaffung des Beratungsgremiums Nationale Plattform Elektromobilität (NPE), einem Zusammenschluss von Vertretern aus Industrie, Wirtschaft und Politik zur Förderung der Elektromobilität, bereits 2010 ambitionierte Ziele zum Ausbau der Elektromobilität gesetzt. Bis 2020 sollen 1 Million elektrisch betriebene Fahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs sein (https://bit.ly/2FtHbkp).

In dem Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011 wurden E-Autos sogar als mittelfristige Stromspeicher angesehen, um Strom aus erneuerbarer Energie zu speichern und wieder rückzuspeisen, und so „in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Netzstabilität leisten“ (Regierungsprogramm Elektromobilität, S. 5, www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet(1).pdf). In dem Regierungsprogramm wird das Jahr 2017 als das Jahr anvisiert, in welchem der „Markthochlauf“ beginnen sollte und die Leitlinie, wonach „.Deutschland […] sich nicht nur zu einem „Leitmarkt Elektromobilität“ entwickeln, sondern mit Innovationen im Bereich Fahrzeuge, Antriebe und Komponenten sowie der Einbindung der Fahrzeuge in die Strom- und Verkehrsnetze künftig auch als ein „Leitanbieter Elektromobilität“ etablieren [sollte]“ (ebd., S. 7).

Seit 2016 subventionieren Bund und Hersteller den Kauf der meisten Elektroautos sowie Pkws mit Brennstoffzelle mit insgesamt 4 000 Euro pro Fahrzeug, Plug-in-Hybride werden mit 3 000 Euro gefördert. Die Prämie, die es sowohl beim Kauf als auch beim Leasing gibt, ist nun bis zum Ende des Jahres 2020 verlängert worden. Die Hälfte des jeweiligen Betrags übernehmen die Autohersteller. Gedeckelt ist der Fördertopf bei einer Gesamtsumme von 1,2 Mrd. Euro. Auch steuerlich werden Elektroautos gefördert: Für batterieelektrische Fahrzeuge, die bis zum 31. Dezember 2020 erstmals zugelassen werden, wird zehn Jahre lang keine Kfz-Steuer fällig. Für Dienstwagen gilt seit 2019 ein weiteres Privileg: Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge werden pauschal nur mit 0,5 Prozent des Listenpreises versteuert. Auch das Laden des Elektroautos beim Arbeitgeber muss nicht als geldwerter Vorteil versteuert werden (https://bit.ly/2M7Qskd).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 23. August 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im Bereich der E-Autos hat die Bundesregierung bis 2016 insgesamt 1,5 Mrd. Euro in die sogenannte Marktvorbereitungsphase investiert (siehe Bundestagsdrucksache 18/8828). Mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) aus dem Jahr 2015 hat man E-Autos gegenüber anderen Antrieben mit weiteren Vorteilen versehen (etwa beim Parken, Fahren auf Busspuren und ähnliche Maßnahmen).

Laut den Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) waren zum Stichtag 1. Januar 2019 83 175 Fahrzeuge mit Elektromotor zugelassen (https://bit.ly/2WLqaIk). Die Zahl der Elektroautos erreicht somit nicht mal 10 Prozent des genannten „politischen Zieles" der Bundesregierung – 1 Million zugelassene E-Autos bis 2020 (Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität aus dem Jahr 2009). Laut den Daten des Zentrums für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) waren 2018 laut den Zulassungszahlen von E-Autos nach Hersteller die meisten Autos von Tesla, BYD, Nissan und BAC (https://bit.ly/2KwS3SL). Dass Deutschland beim E-Auto weit davon entfernt ist, Leitanbieter oder Leitmarkt zu sein, zeigt auch ein Blick auf die Zulassungszahlen nach Ländern: Die Tabelle führt China mit 1,3 Millionen neu zugelassenen Elektroautos an.

Am 24. Juni 2019 gab es im Kanzleramt einen weiteren sogenannten Autogipfel. Laut Medienberichten wird an einem „Masterplan" für E-Autos gearbeitet. Tagesschau.de (https://bit.ly/2WZWgQr) zitierte Bernhard Mattes (VDA). Der habe gesagt, dass der Masterplan alles Erforderliche klären soll, um die Lade-Infrastruktur so auszubauen, dass bis 2030 7 bis 10,5 Millionen E-Fahrzeuge auf der Straße sein könnten. Zuvor berichtete „DER SPIEGEL" (https://bit.ly/2XmdZpL), dass BMW in einem Papier die Bundesregierung auffordert, eine „ganzheitliche Förderkulisse" für E-Autos zu beschließen, um Deutschland „an die Spitze der Bewegung" zu setzen. BMW wolle, so „DER SPIEGEL", den Preis von Ladestrom durch steuerliche Erleichterungen senken. Jeder Halter eines E-Autos solle außerdem das Recht erhalten, Ladestecker in seiner Garage zu installieren, auch wenn diese gemeinschaftlich genutzt wird. Zudem soll BMW vorschlagen, einen Mindestanteil an elektrifizierten Stellplätzen in Parkhäusern vorzuschreiben. Der Preis fürs Parken ließe sich dann je nach Schadstoffausstoß variieren.

1. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die nach Ansicht der Fragesteller offensichtlich verfehlten selbstgesetzten Ziele in Bezug auf die Anzahl der zugelassenen E-Autos bis 2020 (1 Million vs. 83 175 + X; siehe Vorbemerkung der Fragesteller, vorletzter Absatz)?

   Welchen zusätzlichen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?

   Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Korrektur der Ziele?

Im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität hatte die Bundesregierung bereits im Jahr 2009 das Ziel definiert, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren sollen. Das Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen wird nach der Prognosen der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) voraussichtlich im Jahr 2022 erreicht. Hierfür nennt die NPE in ihrem Fortschrittsbericht von 2018 verschiedene Gründe. Dazu zählen unter anderem die mangelnde Verfügbarkeit von Fahrzeugmodellen, die spätere Umsetzung des Förderprogramms zum Aufbau der Ladeinfrastruktur, fehlende rechtliche Rahmenbedingungen und die zeitliche Verzögerung bei der Implementierung des Umweltbonus.

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung, hält vor diesem Hintergrund an dem Kernanliegen des 2020-Ziels fest und will möglichst viele Elektroautos auf die Straße bringen. Industrie und Bundesregierung müssen ihre Anstrengungen fortsetzen und gegebenenfalls anpassen, um hier erfolgreich zu sein.

Die Bundesregierung weitet die Förderung der Elektromobilität aus. So hat das Bundeskabinett z. B. den Entwurf eines Gesetzes zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität beschlossen.

2. Ist die Bundesregierung, in Anbetracht der Zahlen, dass sich unter den Top-10-Zulassungszahlen von E-Autos nach Hersteller im Jahr 2018 nur zwei deutsche Autohersteller befinden (BMW, VW) und diese erst ab Rang fünf zu finden sind, immer noch der Ansicht, dass „Deutschland im Jahr 2020 sowohl Leitanbieter als auch Leitmarkt für Elektromobilität“ sein wird (vgl. NSR, S. 23; siehe Vorbemerkung der Fragesteller, vorletzter Absatz bzw. die Zahlen des ZSW)?

Die Bundesregierung hält an dem Ziel, Deutschland zu einem Leitmarkt und zu einem Leitanbieter für Elektromobilität zu entwickeln, fest.

Hinweis: Laut Zwischenbilanz des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zum Antragstand vom 31. Juli 2019 zum Umweltbonus befinden sich unter den Top 10 der Anträge je Hersteller fünf deutsche Hersteller, darunter auch der Spitzenreiter hinsichtlich der Antragszahlen (www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/emob_zwischenbilanz.pdf;jsessionid=ABADA0A47ECF43CD0E1ADE82171FE691.1_cid387?__blob=publicationFile&v=46).

3. Welche Nachteile ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus dem „Hinterherhinken“ Deutschlands sowohl für die deutsche Wirtschaft – insbesondere für die Automobil-Branche und Zuliefererindustrie?

   Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus für die Bürger bzw. für die Arbeitsplätze im Inland?

   Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung diesbezüglich?

Im Jahr 2018 wurden laut Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes in Deutschland 67.504 elektrifizierte Pkw (36 062 batterie-elektrische Fahrzeuge und 31 442 Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge) erstmals neu zugelassen, das entspricht einem Anteil von 2 Prozent an allen in diesem Jahr neu zugelassenen Pkw. Dieser Anteil liegt auf gleicher Höhe wie der europäische Durchschnitt. Unter den Top 10 des Jahres 2018, aufgeteilt nach Marken, waren alle deutschen Konzernmarken vertreten. Insgesamt stammen 51 Prozent aller in 2018 erstmals neu zugelassenen elektrifizierten Pkw in Deutschland von deutschen Konzernmarken, im westeuropäischen Markt lag der Anteil 2017 bei 53 Prozent.

Das bestehende Maßnahmenbündel der Bundesregierung ist daran ausgerichtet, Deutschland zu einem Leitmarkt und zu einem Leitanbieter für Elektromobilität zu entwickeln und wird in diesem Sinne kontinuierlich angepasst. Die Empfehlungen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität bilden einen wichtigen Beitrag.

4. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den im Nachrichtenmagazin „DER SPIEGEL“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, letzter Absatz) genannten Forderungen von BMW, insbesondere

   a) den Preis von Ladestrom durch steuerliche Erleichterungen zu senken (falls diese Forderung unterstützt wird, wie will die Bundesregierung die steuerlichen Mindereinnahmen ausgleichen, aus welchen Mitteln),

   b) jeder Halter eines E-Autos solle das Recht erhalten, Ladestecker in seiner Garage zu installieren und

c) einen Mindestanteil an elektrifizierten Stellplätzen in Parkhäusern vorzuschreiben und den Preis fürs Parken je nach Schadstoffausstoß zu variieren?

Das Positionspapier von BMW enthält eine Vielzahl interessanter Vorschläge, die beraten und auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden.

5. Welche Ziele hat sich die Bundesregierung für E-Autos für die Jahre 2025 (2030) ff. gesetzt?

   Gibt es angestrebte Richtwerte bezüglich der Zulassungszahlen für E-Autos – vergleichbar mit dem Ziel von 1 Million E-Autos bis 2020?

   Gibt es bereits Details zu dem genannten „Masterplan“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, letzter Absatz)?

Zum Erreichen der Klimaschutzziele ist es erforderlich, dass bei Pkw in erheblichem Umfang elektrische Antriebstechnologien eingesetzt werden. Die Bundesregierung befürwortet vor diesem Hintergrund die Aussage von Bundesminister Andreas Scheuer, dass bis 2030 insgesamt mindestens sieben bis zehn Millionen batterieelektrisch angetriebene Pkw und bis zu 500 000 elektrische Nutzfahrzeuge benötigt werden.

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Industrie, Netzbetreibern und Verbraucherverbänden im Rahmen einer konzertierten Aktion „Zukunft des Automobilstandortes Deutschland“ einen „Masterplan Ladeinfrastruktur“. Details liegen noch nicht vor.

6. Welche weiteren Gesetzentwürfe bzw. Förderprojekte sind derzeitig noch in Planung, die die Materie des E-Autos betreffen bzw. E-Autos fördern sollen?

Ziel der Bundesregierung ist es, in großem Umfang CO_2-arme Pkw auf die Straße zu bringen. Maßnahmen, mit denen dieses Ziel erreicht werden kann, werden derzeit im Kabinettausschuss Klimaschutz, dem sog. Klimakabinett, beraten. Die Weiterentwicklung der Förderung der Elektromobilität ist u. a. Gegenstand dieser noch laufenden Beratungen.

7. Ab welchem Marktumfang bzw. nach welchen Kriterien bemisst die Bundesregierung einen „Markthochlauf“ für E-Autos?

   Ist die Bundesregierung der Meinung, dass das anvisierte Ziel vom Markthochlauf im Jahr 2017 (vgl. Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011) erreicht worden ist?

   Wenn nein, wieso ist die Erreichung dieses Ziels nach Ansicht der Bundesregierung gescheitert?

   Hat die Bundesregierung diesbezüglich eine Studie zur Ursachenforschung in Auftrag gegeben?

   Wenn ja, was waren die Ergebnisse?

   Wenn nein, wieso nicht?

Nach Ansicht der Bundesregierung wurde das Ziel des Markthochlaufs im Jahr 2017 erreicht. Die Zahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge überstieg im Laufe des Jahres 2017 die Zahl von 100 000 Fahrzeugen (batterie-elektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge). Zudem hatten verschiedene Hersteller eine wachsende Zahl von E-Fahrzeugen im Angebot.

8. Mit dem Erreichen welcher Maßstäbe (Marktumfang etc.) sollen nach den Plänen der Bundesregierung die Förderungen für E-Autos entfallen und dem freien Markt überlassen werden?

Eine Festlegung der Bundesregierung hierzu ist bislang nicht erfolgt.

9. Wie viele der 83 175 zugelassene E-Autos sind nach Zahlen des KBA an Privatpersonen und in wie vielen Fällen gewerblich bzw. an juristische Personen zugelassen?

   In wie vielen Fällen der an Privatpersonen zugelassenen E-Autos handelt es sich um das erstzugelassene Auto?

   Wie viele der privaten Halter von zugelassenen E-Autos haben ihre Adresse in einer Großstadt (ab 100 000 Einwohner; bitte die Zahlen für die Jahre 2016, 2017, 2018 und 2019 – soweit verfügbar, getrennt in einer Tabelle aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

10. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen bzw. Studien vor über die sozio-ökonomische Struktur der Käufer von E-Autos (z. B. Statistiken über Alter, das Einkommen usw. der jeweiligen Käufer)?

Aktuelle Studien oder Untersuchungen über die sozio-ökonomische Struktur der Käuferinnen und Käufer von Elektrofahrzeugen liegen der Bundesregierung nicht vor.

11. Ist die Bundesregierung immer noch der Ansicht, dass E-Autos als mittelfristige Stromspeicher angesehen werden können, um Strom aus erneuerbaren Energien zu speichern und wieder rückzuspeisen, und so „in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Netzstabilität leisten“ können (Regierungsprogramm Elektromobilität, S. 5)?

Die Bundesregierung setzt im Strommarkt auf einen technologieoffenen Wettbewerb der Speicher- und Flexibilitätsoptionen. Elektroautos sollte grundsätzlich die Möglichkeit gegeben werden ihre Speicherfähigkeit auf den Strommärkten anzubieten. Ob und in welchem Umfang zeitversetztes Laden bzw. auch Rückspeisung dann tatsächlich erfolgt, sollte den Marktakteuren überlassen werden. Bei Netzengpässen ist eine netzdienliche Steuerbarkeit entscheidend, damit das Netz effizient ausgelastet und gleichzeitige Ladevorgänge netzverträglich verteilt werden können.

12. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien in die E-Autos eingespeist und wieder, als erneuerbarer Strom, zurückgespeist wird?

    Ist der Bundesregierung die Tatsache bewusst, dass die zertifizierten Grünstrom-Lieferverträge lediglich auf dem Papier zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen stammen und in der Praxis der normale Strommix geliefert wird?

    Wie will die Bundesregierung eine „Doppelbuchung“ im Falle des rückgespeisten Stroms aus einem E-Auto, das nochmals als erneuerbarer Strom in die Energie- bzw. Strombilanz fließt bzw. als solches verbucht wird, obwohl es de facto originär aus fossilen Brennstoffen stammt (deutscher Strommix), verhindern?

Ökostrom bzw. Strom aus erneuerbaren Energien unterscheidet sich physikalisch nicht von Strom, der nicht aus erneuerbaren Energien stammt. Es ist physikalisch unmöglich, Strom, der aus dem Stromnetz bezogen wird, einer Erzeugungsquelle zuzuordnen. Beim Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien ist sichergestellt, dass in der Menge, in der Strom aus dem Stromnetz entnommen wird, auch Strom aus erneuerbaren Quellen dem Stromnetz zugeführt wird. Der Anteil erneuerbarer Energien im deutschen Strommix steigt nach den Zielen der Bundesregierung beständig an.

Quelle: Statistische Auswertung des Kraftfahrt-Bundesamts

Anlage zu 19/12169

Gebiet	Bestand am 1. Januar 2016				
	Insgesamt	davon			
		gewerblich	privat		unbekannt
			insgesamt	darunter neu zugelassene Pkw auf den selben Halter	
Deutschland	25.502	15.485	10.001	5.043	16
davon Großstädte (insgesamt)	10.403	8.273	2.121	1.158	9
Aachen	133	114	19	7	-
Augsburg	84	68	16	10	-
Bergisch Gladbach	21	14	7	2	-
Berlin	1.445	1.240	205	105	-
Bielefeld	94	62	32	18	-
Bochum	92	56	36	10	-
Bonn	82	59	23	15	-
Bottrop	16	7	9	3	-
Braunschweig	279	258	21	11	-
Bremen	247	215	32	24	-
Bremerhaven	17	15	2	2	-
Chemnitz	58	45	13	4	-
Cottbus	27	23	4	1	-
Darmstadt	50	40	10	6	-
Dortmund	110	65	45	24	-
Dresden	146	113	33	11	-
Duisburg	31	13	18	8	-
Düsseldorf	179	133	46	30	-
Erfurt	44	28	16	8	-
Erlangen	41	28	13	10	-
Essen	110	77	33	15	-
Frankfurt am Main	370	310	60	36	-
Freiburg im Breisgau	101	77	24	15	-
Fürth	51	30	21	12	-
Gelsenkirchen	42	33	9	6	-
Göttingen	-	-	-	-	-
Gütersloh	30	15	15	4	-
Hagen	42	23	19	6	-
Halle an der Saale	26	18	8	4	-
Hamburg	858	677	174	119	7
Hamm	27	13	14	10	-
Hannover	266	230	36	26	-
Heidelberg	42	22	20	11	-
Heilbronn	41	30	11	7	-
Herne	12	9	3	3	-
Hildesheim	32	27	5	4	-
Ingolstadt	82	66	16	5	-
Jena	16	14	2	1	-
Karlsruhe	132	99	33	14	-
Kassel	73	48	25	13	-
Kiel	55	36	19	8	-
Koblenz	24	16	7	4	1
Köln	766	689	77	37	-
Krefeld	39	20	19	10	-
Leipzig	142	114	28	13	-
Leverkusen	15	10	5	1	-
Lübeck	41	26	15	8	-
Ludwigshafen am Rhein	109	99	10	8	-
Magdeburg	32	23	9	3	-
Mainz	57	34	23	9	-
Mannheim	100	82	18	11	-
Moers	17	9	8	5	-
Mönchengladbach	35	20	15	6	-
Mülheim an der Ruhr	23	13	10	5	-
München	1.202	1.019	182	123	1
Münster	86	61	25	13	-
Neuss	40	29	11	5	-
Nürnberg	149	93	56	26	-
Oberhausen	18	5	13	7	-
Offenbach am Main	57	51	6	4	-
Oldenburg in Oldenburg	45	31	14	2	-
Osnabrück	74	63	11	7	-
Paderborn	38	20	18	8	-
Pforzheim	43	31	12	5	-
Potsdam	31	21	10	6	-
Recklinghausen	14	7	7	4	-
Regensburg	76	54	22	8	-
Remscheid	17	12	5	1	-
Reutlingen	46	24	22	9	-
Rostock	20	16	4	1	-
Saarbrücken	51	30	21	11	-
Salzgitter	24	16	8	5	-
Siegen	25	16	9	2	-
Solingen	63	50	13	8	-
Stuttgart	602	460	142	91	-
Trier	24	18	6	3	-
Ulm	53	41	12	8	-
Wiesbaden	105	65	40	27	-
Wolfsburg	375	371	4	1	-
Wuppertal	72	39	33	19	-
Würzburg	49	25	24	6	-
sonstiges Bundesgebiet	15.099	7.212	7.880	3.885	7

Gebiet	Bestand am 1. Januar 2017				
	Insgesamt	davon			
		gewerblich	privat		unbekannt
			insgesamt	darunter neu zugelassene Pkw auf den selben Halter	
Deutschland	34.022	18.772	15.236	8.030	14
davon Großstädte (insgesamt)	12.634	9.312	3.319	1.795	3
Aachen	165	126	39	16	-
Augsburg	109	83	26	15	-
Bergisch Gladbach	36	18	18	9	-
Berlin	1.668	1.352	316	157	-
Bielefeld	164	116	48	25	-
Bochum	112	58	54	24	-
Bonn	114	69	45	23	-
Bottrop	20	9	11	4	-
Braunschweig	242	205	37	20	-
Bremen	235	188	47	29	-
Bremerhaven	28	21	7	4	-
Chemnitz	81	62	19	8	-
Cottbus	17	12	5	1	-
Darmstadt	66	46	20	15	-
Dortmund	140	74	66	37	-
Dresden	205	156	49	21	-
Duisburg	43	21	22	10	-
Düsseldorf	259	187	72	49	-
Erfurt	74	53	21	9	-
Erlangen	59	34	25	15	-
Essen	155	104	51	25	-
Frankfurt am Main	410	319	91	51	-
Freiburg im Breisgau	129	91	38	23	-
Fürth	61	37	24	14	-
Gelsenkirchen	58	43	15	10	-
Göttingen	40	20	20	15	-
Gütersloh	39	17	22	7	-
Hagen	55	32	23	8	-
Halle an der Saale	37	25	12	8	-
Hamburg	956	705	250	154	1
Hamm	41	20	21	15	-
Hannover	266	210	56	36	-
Heidelberg	53	26	27	15	-
Heilbronn	51	33	18	9	-
Herne	18	12	6	4	-
Hildesheim	28	22	6	4	-
Ingolstadt	67	43	24	12	-
Jena	26	22	4	1	-
Karlsruhe	172	116	56	27	-
Kassel	87	50	37	17	-
Kiel	64	42	22	12	-
Koblenz	34	23	10	6	1
Köln	506	389	117	60	-
Krefeld	51	27	24	13	-
Leipzig	170	120	50	25	-
Leverkusen	20	9	11	3	-
Lübeck	62	40	22	10	-
Ludwigshafen am Rhein	230	216	14	10	-
Magdeburg	47	30	17	8	-
Mainz	83	41	42	19	-
Mannheim	128	103	25	13	-
Moers	22	12	10	5	-
Mönchengladbach	53	32	21	8	-
Mülheim an der Ruhr	35	18	17	10	-
München	1.570	1.288	281	181	1
Münster	123	79	44	26	-
Neuss	44	31	13	8	-
Nürnberg	237	137	100	51	-
Oberhausen	27	12	15	9	-
Offenbach am Main	53	46	7	5	-
Oldenburg in Oldenburg	67	40	27	7	-
Osnabrück	91	67	24	16	-
Paderborn	65	33	32	15	-
Pforzheim	64	44	20	8	-
Potsdam	57	34	23	12	-
Recklinghausen	20	12	8	3	-
Regensburg	135	97	38	17	-
Remscheid	25	12	13	4	-
Reutlingen	62	30	32	18	-
Rostock	33	25	8	2	-
Saarbrücken	79	45	34	17	-
Salzgitter	28	20	8	5	-
Siegen	34	22	12	5	-
Solingen	88	67	21	14	-
Stuttgart	814	592	222	125	-
Trier	31	25	6	3	-
Ulm	81	62	19	10	-
Wiesbaden	134	73	61	37	-
Wolfsburg	410	396	14	8	-
Wuppertal	104	53	51	27	-
Würzburg	67	31	36	14	-
sonstiges Bundesgebiet	21.388	9.460	11.917	6.235	11

Gebiet	Bestand am 1. Januar 2018				
	Insgesamt	davon			
		gewerblich	privat		unbekannt
			insgesamt	darunter neu zugelassene Pkw auf den selben Halter	
Deutschland	53.861	27.225	26.618	15.674	18
davon Großstädte (insgesamt)	18.743	12.756	5.984	3.707	3
Aachen	242	173	69	40	-
Augsburg	145	102	43	26	-
Bergisch Gladbach	59	27	32	15	-
Berlin	2.007	1.433	572	335	2
Bielefeld	389	305	84	47	-
Bochum	194	108	86	46	-
Bonn	165	98	67	39	-
Bottrop	35	11	24	13	-
Braunschweig	254	186	68	42	-
Bremen	264	197	67	38	-
Bremerhaven	43	31	12	6	-
Chemnitz	100	71	29	16	-
Cottbus	27	14	13	7	-
Darmstadt	111	70	41	30	-
Dortmund	224	115	109	67	-
Dresden	300	220	80	41	-
Duisburg	75	32	43	20	-
Düsseldorf	404	270	134	99	-
Erfurt	115	86	29	16	-
Erlangen	95	46	49	28	-
Essen	234	136	98	57	-
Frankfurt am Main	527	357	170	113	-
Freiburg im Breisgau	207	145	62	43	-
Fürth	102	58	44	33	-
Gelsenkirchen	64	38	26	21	-
Göttingen	68	32	36	28	-
Gütersloh	61	24	37	16	-
Hagen	102	66	36	17	-
Halle an der Saale	54	38	16	12	-
Hamburg	1.387	920	467	332	-
Hamm	71	37	34	26	-
Hannover	376	274	102	70	-
Heidelberg	94	53	41	26	-
Heilbronn	77	49	28	17	-
Herne	40	25	15	8	-
Hildesheim	63	41	22	18	-
Ingolstadt	210	164	46	26	-
Jena	48	38	10	7	-
Karlsruhe	274	178	96	54	-
Kassel	113	53	60	32	-
Kiel	128	74	54	34	-
Koblenz	53	32	20	10	1
Köln	750	550	200	122	-
Krefeld	75	34	41	24	-
Leipzig	302	220	82	45	-
Leverkusen	53	22	31	17	-
Lübeck	97	56	41	21	-
Ludwigshafen am Rhein	247	219	28	15	-
Magdeburg	96	66	30	13	-
Mainz	148	72	76	46	-
Mannheim	178	127	51	30	-
Moers	44	16	28	17	-
Mönchengladbach	86	48	38	18	-
Mülheim an der Ruhr	80	38	42	34	-
München	2.287	1.766	521	349	-
Münster	196	105	91	64	-
Neuss	90	57	33	24	-
Nürnberg	399	243	156	92	-
Oberhausen	42	16	26	19	-
Offenbach am Main	76	62	14	9	-
Oldenburg in Oldenburg	108	68	40	16	-
Osnabrück	127	85	42	32	-
Paderborn	120	54	66	32	-
Pforzheim	96	67	29	17	-
Potsdam	96	53	43	29	-
Recklinghausen	37	19	18	10	-
Regensburg	200	137	63	33	-
Remscheid	38	20	18	8	-
Reutlingen	91	43	48	31	-
Rostock	54	32	22	11	-
Saarbrücken	109	56	53	30	-
Salzgitter	39	19	20	9	-
Siegen	50	33	17	11	-
Solingen	196	150	46	30	-
Stuttgart	1.193	785	408	251	-
Trier	52	37	15	10	-
Ulm	108	71	37	21	-
Wiesbaden	234	122	112	74	-
Wolfsburg	639	615	24	17	-
Wuppertal	186	86	100	67	-
Würzburg	123	60	63	38	-
sonstiges Bundesgebiet	35.118	14.469	20.634	11.967	15

Gebiet	Bestand am 1. Januar 2019				
	Insgesamt	davon			
		gewerblich	privat		unbekannt
			insgesamt	darunter neu zugelassene Pkw auf den selben Halter	
Deutschland	83.175	39.372	43.776	27.876	27
davon Großstädte (insgesamt)	27.802	17.939	9.855	6.509	8
Aachen	320	198	122	71	-
Augsburg	212	143	69	44	-
Bergisch Gladbach	94	36	58	34	-
Berlin	2.713	1.759	952	629	2
Bielefeld	706	562	140	82	4
Bochum	333	187	146	98	-
Bonn	226	111	115	77	-
Bottrop	61	16	45	31	-
Braunschweig	352	229	123	95	-
Bremen	390	264	126	78	-
Bremerhaven	56	37	19	12	-
Chemnitz	151	88	63	38	-
Cottbus	31	17	14	7	-
Darmstadt	224	153	71	51	-
Dortmund	383	182	201	123	-
Dresden	431	307	124	74	-
Duisburg	147	69	78	49	-
Düsseldorf	567	347	220	167	-
Erfurt	159	111	48	29	-
Erlangen	138	59	79	50	-
Essen	373	191	182	120	-
Frankfurt am Main	821	571	250	175	-
Freiburg im Breisgau	315	210	105	77	-
Fürth	142	70	72	51	-
Gelsenkirchen	114	63	50	38	1
Göttingen	116	55	61	48	-
Gütersloh	106	38	68	38	-
Hagen	130	74	56	32	-
Halle an der Saale	79	51	28	19	-
Hamburg	2.233	1.483	750	530	-
Hamm	119	47	72	58	-
Hannover	452	297	155	110	-
Heidelberg	138	79	59	39	-
Heilbronn	121	65	56	38	-
Herne	63	36	27	15	-
Hildesheim	85	51	34	25	-
Ingolstadt	972	907	65	46	-
Jena	79	57	22	15	-
Karlsruhe	342	193	149	89	-
Kassel	168	67	101	61	-
Kiel	223	121	102	70	-
Koblenz	76	45	30	20	1
Köln	820	515	305	201	-
Krefeld	121	51	70	46	-
Leipzig	608	476	132	80	-
Leverkusen	112	43	69	43	-
Lübeck	197	124	73	41	-
Ludwigshafen am Rhein	281	242	39	23	-
Magdeburg	181	112	69	50	-
Mainz	225	107	118	68	-
Mannheim	263	175	88	56	-
Moers	63	20	43	27	-
Mönchengladbach	167	87	80	49	-
Mülheim an der Ruhr	156	63	93	73	-
München	3.122	2.326	796	530	-
Münster	314	171	143	109	-
Neuss	136	79	57	40	-
Nürnberg	575	341	234	137	-
Oberhausen	79	31	48	33	-
Offenbach am Main	106	80	26	18	-
Oldenburg in Oldenburg	171	86	85	49	-
Osnabrück	191	123	68	50	-
Paderborn	189	86	103	61	-
Pforzheim	140	90	50	33	-
Potsdam	162	82	80	55	-
Recklinghausen	54	24	30	17	-
Regensburg	282	182	100	59	-
Remscheid	61	30	31	20	-
Reutlingen	141	66	75	55	-
Rostock	84	52	32	21	-
Saarbrücken	145	71	74	45	-
Salzgitter	46	21	25	11	-
Siegen	77	44	33	25	-
Solingen	172	101	71	49	-
Stuttgart	1.590	960	630	391	-
Trier	86	54	32	20	-
Ulm	183	109	74	49	-
Wiesbaden	360	186	174	114	-
Wolfsburg	683	644	39	28	-
Wuppertal	330	162	168	120	-
Würzburg	168	77	91	60	-
sonstiges Bundesgebiet	55.373	21.433	33.921	21.367	19



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333